مجلّهٔ جغرافیا و توسعهٔ ناحیه‌ای، سال هفدهم، شمارهٔ ۱، بهار و تابستان ۱۳۹۸، شمارهٔ پیاپی ۳۲

DOI: 10.22067/geography.v17i1.71654

مناطق شهری چندمرکزی: همکاری، رقابت یا هم‌رقابتی؟ (یک تحلیل مروری)

صدیقه لطفی (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران، نویسندهٔ مسئول)

s.lotfi@umz.ac.ir

مجتبی شهابی شهمیری (دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

sam.shahabi@gmail.com

ساسان روشناس (دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

sasan.roshenas@gmail.com

صص ۲۸۱ ـ ۲۴۹

چکیده

اهداف: از دهۀ ۱۹۹۰، اصطلاح چندمرکزی به عنوان یک مفهوم راهبردی توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران شهری و منطقه‌ای را به سوی خود جلب کرد. مدافعان این راهبرد ادعا می‌کنند، مناطق چندمرکزی قادرند تعادلی میان رقابت‌پذیری اقتصادی، انسجام اجتماعی و پایداری محیطی برقرار کنند. بر این اساس، پژوهش حاضر سعی دارد با بررسی تطبیقی میان راهبردهای رقابت و همکاری راه سومی را برای درهم آمیختن مزایای هریک در برنامه‌ریزی مناطق شهری چندمرکزی بیابد.

روش پژوهش: مطالعه حاضر با توجه ماهیت و هدف پژوهش، از استدلال منطقی و تطبیقی به عنوان راهبرد و روش‌شناسی پژوهش بهره گرفته است.

یافته‌های پژوهش: یافته‌های پژوهش سه منطق فضایی را برای توجیه راهبردهای رقابت، همکاری و هم‌رقابتی معرفی می‌کند. در حالی که راهبردهای رقابتی بر منطق قلمرویی-رقابتی، مزایای رقابتی هر مرکز و تخصص‌گرایی تکیه دارند، راهبردهای همکارانه در مقابل آن‌ها با پیوندهای هم‌افزا و نوآورانه بر مزایای بیرونی شبکه و شبکه‌های شهری تأکید می‌کنند. در نهایت، هم‌رقابتی مبتنی بر نظریات رفتاری و بازی‌های غیرهمکارانه و شبکه‌های رقابتی تأکید می‌کند تا بتوانند با مزایای

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۶/۱۸ تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۰۴/۱۲

راهبردهای رقابتی و همکارانه نظیر افزایش اندازهٔ بازار و غیره به بهبود موقعیت رقابتی دست یابند.
نتیجه‌گیری: پژوهش حاضر، راهبرد هم‌رقابتی را گزینه‌ای مناسب‌تر و اجرایی‌تر برای محیطی پرتنش، رقابتی و نامطمئن در میان شهرهای مناطق چندمرکزی می‌داند. در این راستا، راهبردهای متنوع هم‌رقابتی می‌تواند به دو صورت در مناطق شهری چندمرکزی رخ دهد، هم‌رقابتی افقی و هم‌رقابتی عمودی. در هم‌رقابتی افقی شهرها در یک عملکرد خاص یا در یک پروژهٔ اجرایی مشترک با یکدیگر همکاری می‌کنند، در حالی که در بخش دیگر با یکدیگر به رقابت می‌پردازند.
کلیدواژه‌ها: رقابت، همکاری، هم‌رقابتی، مناطق شهری چندمرکزی.

۱. مقدمه

در سال‌های اخیر، چندمرکزیتی و مناطق شهری چندمرکزی، به زمینهٔ اصلی بسیاری از طرح‌های استراتژیک توسعهٔ قلمرویی بدل شده‌اند (باتن[1]، ۱۹۹۵؛ دیلمان[2] و فالودی[3]، ۱۹۹۸؛ کلاسترمن[4] و ماسترد[5]، ۲۰۰۱؛ میرز و رومین[6]، ۲۰۰۳؛ پار[7]، ۲۰۰۴؛ میرز، ۲۰۰۵؛ هال[8] و پین[9]، ۲۰۰۶). مناطق شهری چندمرکزی از خوشه‌ای از شهرهای همسایه تشکیل شده‌اند که به لحاظ سیاسی و تاریخی از یکدیگر مجزا هستند، به خوبی با زیرساخت‌ها به یکدیگر متصلند و سلسله‌مراتب روشنی را به لحاظ اقتصادی، سیاسی، جمعیتی میان خود تعریف نمی‌کنند (کلاسترمن و لمبرتز[10]، ۲۰۰۱، ص. ۷۱۹).

در سرتاسر اروپا، برنامه‌ریزان فضایی در حال گسترش سیاست‌هایی هستند که توسعهٔ فضایی، اقتصادی و اجتماعی چنین مناطق شهری چندمرکزی را ترویج می‌دهد (میرز، ۲۰۰۵،

1. Batten
2. Dieleman
3. Faludi
4. Kloosterman
5. Musterd
6. Romein
7. Parr
8. Hall
9. Pain
10. Lambregts

ص. ۷۵۸). این بدین معناست که برنامه‌ریزان و تصمیم‌سازان پتانسیل زیادی را برای این مناطق قائلند. با این وجود، ادبیات دو رویکرد را برای مواجهه و بهبود موقعیت رقابتی این مناطق در نظر می‌گیرد.

فرض رویکرد نخست آن است که مجموعه‌ای از شهرهای کوچک و متوسط با همکاری بین یکدیگر قادرند به جایگاه و موقعیت بهتری در فهرست شهرها در رقابت بین‌المللی دست یابند (پرایموس[1]، ۱۹۹٤، ص. ٥۱۸). با این وجود، واقعیت ساده این است که منطقه‌ای چندمرکزی ضرورتا رقابتی نیست. برای رقابتی شدن این منطقه نیاز به شکل‌گیری و گسترش یک شبکهٔ شهری یکپارچه است. در واقع شبکه‌ها با روابط قوی و پیچیده بین شهرها و انسجام و یکپارچگی منطقه موجب افزایش صرفه‌های مقیاس، اندازهٔ کارامد فعالیت‌های اقتصادی و مزایای افزایی می‌شود. از این رو به بخشی از واژگان معیار مدیران، برنامه‌ریزان و تصمیم‌سازان برای مواجهه با مناطق شهری چندمرکزی بدل شده‌اند (میرز، ۲۰۰۷، ص. ۱٤۳).

رهیافت دوم، معتقد است بهترین روش برای ارتقای نقاط قوت رقابتی منطقهٔ شهری چندمرکزی به عنوان یک کل آن است که هریک از شهرها و مناطق شهری عملکردی کوچکتر بر مزایای نسبی خود تمرکز کنند و بنابراین تنوع فضایی، اقتصادی و فرهنگی خود را به سرمایه بدل کنند. این بدین معنی است که مناطق مرکزی اقتصادی به عنوان عرصه‌های اصلی برای خلق صرفه‌های تجمع درک شده و تنوع درون منطقه‌ای به عنوان نقطه قوت کلیدی در رقابت بین‌المللی دیده شود (وزارت مسکن، برنامه‌ریزی فضایی و محیط زیست هلند[2]، ۲۰۰٤، ص. ۲۱۱؛ وزارت امور اقتصادی هلند[3]، ۲۰۰٤، ص. ۳۲).

در حالی که رویکرد اول بر همکاری و هم‌افزایی برای دستیابی به انسجام بیشتر در درون شبکه تأکید می‌کند، رویکرد دوم به نوعی با آزاد گذاشتن مناطق، آنها را به رقابت بیشتر با یکدیگر وا می‌دارد. سؤال اینجاست: در حالی که ادبیات اغلب از همکاری شهرها برای دستیابی به موقعیت رقابتی بالاتر صحبت می‌کند، آیا می‌توان مفهوم رقابت و همکاری را در مناطق شهری چندمرکزی با یکدیگر ترکیب کرد به طوری که به جای یک تضاد نوعی

1. Priemus
2. MVROM
3. MEZ

دوگانگی را تشکیل دهند و در یک مفهوم جدید تبلور یابند، در حالی که ادبیات سیستم‌های شهری، مفهوم رقابت را با نظام شهری سلسله‌مراتبی و مفهوم همکاری را با نظام شهری شبکه‌ای متناظر می‌دانند (تیلور، ۲۰۱٤، ص. ٤۲) چطور می‌توان این مفاهیم را در یک چارچوب قرار داد به طوری که بتوان مزایای رقابتی منطقه را بالا برد.

۲. روش شناسی تحقیق

مطالعهٔ حاضر با توجه ماهیت و هدف پژوهش، از استدلال منطقی و تطبیقی به‌عنوان راهبرد و روش‌شناسی پژوهش بهره گرفته است. عدم اتکا به مشاهده، کلام‌محوری، اقناع به جای اثبات، آزمون‌پذیری و تعمیم‌پذیری ویژگی‌هایی است که برای استدلال منطقی برمی‌شمرند (میرجانی، ۱۳۸۹، ص. ۳۷). همین امر سبب شده تا به عنوان راهبرد اصلی پژوهش انتخاب شود. این تحقیق در شمار مطالعات علمی مروری است. در ابتدا با بررسی گستردهٔ ادبیات موضوع گونه‌های مختلف چند مرکزی بررسی شد و سپس موضوع همکاری و رقابت در مناطق شهری چندمرکزی با عنایت به ویژگی‌های عینی موجود در جهان با یکدیگر مقایسه شده و سرانجام منطق هم‌رقابتی در مناطق شهری چندمرکزی به عنوان رهیافت میانی به صورت مفصل‌تری تحلیل شد.

۲. ۱. گونه‌های مختلف چندمرکزی

در انطباق با مباحث مطرح‌شده توسط هال و پین (۲۰۰٦)، نقطهٔ شروع این بحث می‌تواند اشکال مختلف چندمرکزیتی در سطح منطقه‌ای و کلان‌شهری باشد. آن‌ها با بررسی هشت منطقهٔ کلان‌شهری، نشان می‌دهند که با وجود نشانه‌های چندمرکزی در هریک از آن‌ها، تا چه اندازه آرایش فضایی هریک متفاوت از دیگری است. برخی از آن‌ها از توزیع کاملا متوازن شهرهای کم و بیش هم‌اندازه در پهنهٔ سرزمین تشکیل شده‌اند (مانند رانشتات، راین–روهر، سوئیس شمالی) و برخی دیگر، متشکل از تجمعات شهری بزرگتری هستند که توسط چند شهر کوچکتر احاطه شدن (مانند منطقهٔ پاریس، دوبلین بزرگ و جنوب شرقی انگلستان) و گروهی دیگر آرایشی بینابینی از این دو نوع منطقه چندمرکزی دارند (راین–مین و بلژیک مرکزی). باید به این نکته توجه داشت که هریک از سیستم‌های شهری نقطهٔ شروع متفاوتی

دارند که به دنبال خود، مسیر توسعهٔ متفاوتی را سپری می‌کنند و در طول زمان با ترکیب منحصر به فرد نیروهای ساختاری گسترده و رویدادهای مکانی خاص خود شکل گرفته و می‌گیرند (هوهنبرگ[1] و لیس[2]، ۱۹۹۵، ص. ۱۸۷). بر این اساس به اعتقاد چمپیون (۲۰۰۱، ص. ٦٦٤)، مناطق شهری چندمرکزی از سه طریق نوع مرکزگریز، یکپارچگی و ائتلاف شکل گرفته‌اند.

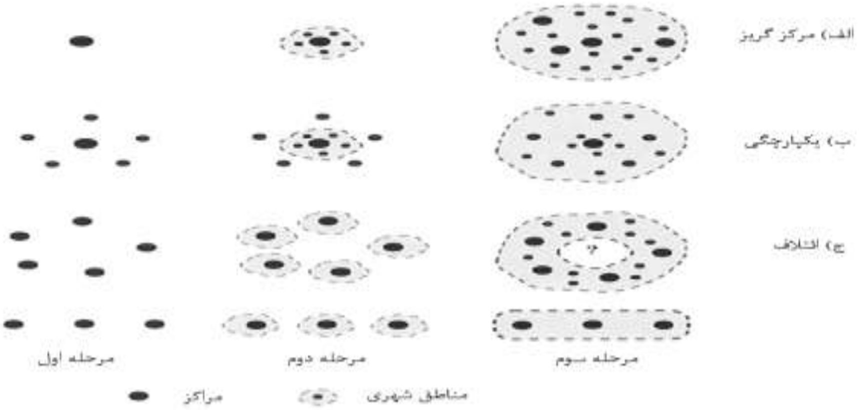
نوع مرکزگریز: در یک شهر تک‌مرکزی، رشد مداوم شهر فشارهای سختی (برای مثال افزایش اجاره زمین در منطقهٔ تجاری مرکزی و مسائل در حال رشد دسترسی به مناطق مسکونی بیرونی) را بر فعالیت‌های مختلف به‌ویژه بر فعالیت‌های خدماتی و تولیدی وارد می‌کند. این امر آن‌ها را به مراکز جایگزین دیگر می‌راند که ممکن است به دلیل پیشرفت، مراکز در ائتلاف با هم یا به صورت جداگانه به لحاظ اقتصادی، جمعیتی و غیره با مرکز اصلی شهر رقابت کنند (چمپیون، ۲۰۰۱، ص. ٦٦٤). این الگو، مناطق کلان‌شهری یا شهرهایی هستند که شامل حومه و پسکرانه‌های حومه‌ای می‌شوند. این نمونه از آرایش‌های چندمرکزی در مناطق آمریکای شمالی به چشم می‌خورند که از مراکز کاری رقیب با بخش تجاری مرکزی، تشکیل شده‌اند (بری[3] و کیم[4]، ۱۹۹۳، ص. ۲؛ آناس[5] آرنوت[6] و اسمال[7]، ۱۹۹۸، ص. ١٤٥٥).

پیوستگی یا الحاق به یکدیگر: گسترش زمین‌های شهری یک مرکز بزرگ، مراکز کوچکتر در نواحی پیرامونی را که هم به لحاظ اشتغال و هم به لحاظ خدمات خودکفا بودند به یکدیگر می‌چسباند. پیوند این مراکز با یکدیگر، کاتالیزوری را برای جذب فعالیت‌های غیرمسکونی مازاد به وجود می‌آورد که از مراکزی که از طریق نیروهای مرکزگریز شکل گرفتند، قدرتمندتر و حتی شاید قوی‌تر است (چمپیون، ۲۰۰۱، ص. ٦٦٤).

1. Hohenberg
2. Lees
3. Barry
4. Kim
5. Anas
6. Arnott
7. Small

ائتلاف: این مناطق، از ائتلاف چندین مرکز هم‌اندازه مستقل ایجـاد مـی‌شـوند. دلیـل چنـین امری، رشد هریک از آن‌ها هم در اندازهٔ کلی و هم در حوزهٔ جانبی و همچنین، پیشرفت حمل و نقل در افزایش گسترش بین آنهاسـت (چمپیـون، ۲۰۰۱، ص. ٦٦٤). ایـن الگـو، منـاطقی را شامل می‌شود که فاقد سلسله‌مراتبی روشن هسـتند–آنچـه دِیلمـان و فـالودی از آن بـه عنـوان «منطقهٔ کلان‌شهری چندهسته‌ای» (۱۹۹۸، ص.۳٦۵) نام می‌برند. خاستگاه اصلی ایـن منـاطق در اروپا، به ویژه در برنامه‌ریزی هلند در منطقـه رانشـتات مشـاهده مـی‌شـود(دیلمان و ماسـترد، ۲۰۰۱، ص. ۲۵۸؛ لمبوی[1]، ۱۹۹۸، ص. ٤۵۹؛ پرایموس، ۱۹۹۸، ص. ٤٤٦).

در این بین، اشکال و ساختارهای پیشین این مراکز می‌توانند الگوهـای توسـعه را در آینـده تحت تاثیر قرار دهند. با این وجود، فرایندهای جدیـد تغییـر شـهری در مقایسـه بـا الگوهـای سنتی، متفاوت هستند و تأثیراتشان بر ساختارهای فیزیکی گذشته، حقوق مالکیت و پیونـدهای شبکه انطباق خواهد یافت. به ویژه در نوع ائتلاف و همچنین در الگوی یکپارچگی، مراکـز بـه فرم منطقهٔ شهری چندمرکزی اضافه خواهند شد که یک هستهٔ مرکزی با خدمات و اشتغال بالـا دارند. این امر تفاوت بالقوه بین مناطق شهری چندمرکزی در حال شکل‌گیری را نمایـان مـی-کند.



شکل ۱- اشکال مختلف و سیرتکوینی شکل‌گیری مناطق شهری چندمرکزی

مأخذ: چمپین، ۲۰۰۱

1. Lambooy

گونه‌شناسی مدهای تکاملی کلان‌شهرهای چندمرکزی توسط چمپین، نشان از ایـن واقعیـت دارد که هریک از «منـاطق کلـان‌شـهری چنـدمرکزی»، بـا ریشـه‌هـای مورفولوژیـک متفـاوتی سربرآورده و توسعه یافته‌اند. این موضوع روشن می‌کند که چندمرکزیتی در سـطح منطقـه نـه تنها به پراکنش بیرونی شهرهای بزرگتر به مراکز کوچکتر در درون پسکرانه‌هایشان اشاره دارد، بلکه همچنین می‌تواند توسعهٔ پسکرانهٔ شهرهای کوچـک و متوسـط بـرای مداخلـهٔ بیشـتر در منطقه باشد، در حالی که تعریف اول را می‌تـوان بـرای منـاطقی ماننـد منطقـه جنـوب شـرقی انگلستان، منطقهٔ پاریس و دوبلین بزرگ به کار بـرد. تعریـف دوم، تطـابق مناسـبی را بـا سـیر توسعهٔ مناطقی مانند رانشتات، راین-روهر، منطقهٔ سوئیس شمالی و فلمیش دیامند ارائـه مـی-دهد. در درون این طبقه‌بندی‌ها، هریک از مناطق ممکن اسـت خـود را در گـام‌هـای مختلـف توسعهٔ چندمرکزی ببینند. به عنوان مثال، می‌توان مطابق با مد ائتلافی، رانشتات و رایـن-روهـر را در جایی بین مرحلهٔ دوم و سوم قـرار داد در حـالی کـه بـه نظـر مـی‌رسـد بـا مشـارکت و یکپارچگی بین مراکز، از مرحلهٔ دوم فاصله گرفته‌اند (لمبرتز، ۲۰۰۹، ص.۱۱۷) (شکل ۱).

در نهایت، سیر تکاملی پیشنهادی چمپین (۲۰۰۱)، زمینهٔ سودمندی را برای فهم اینکه چـرا سیاست‌گذاران فضایی در مناطق کلان‌شهری چندمرکزی، به چنین موضوعات مختلفی وابسـته-اند و چرا چنین باورهایی را نسبت به پتانسیل مفهوم توسعهٔ قلمروی چندمرکزی دارند، فـراهم می‌کند. این چارچوب نشان می‌دهند که چرا از مفهوم توسـعهٔ فضـایی چنـدمرکزی بـه‌عنـوان پاسخی ممکن برای مسائلی نظیر ازدحـام شـهری، نـابرابری منطقـه‌ای و پراکنـده‌رویـی لجـام گسیخته استقبال می‌شود، در حالی که در مناطق دیگر، به‌عنوان مـانعی بـرای تعامـل و کـارایی اقتصادی دیده می‌شود (آیپنبورگ[1] و لمبرتز، ۲۰۰۱، ص. ۲۱۱؛ لمبرتز و رولینـگ[2]، ۲۰۰۵، ص. ۳۳). این مدل می‌تواند به عنوان قطب‌نمایی عمل کند که موقعیت مناطق را در فرایند دستیابی به یک منطقهٔ شهری چندمرکزی بی‌نقص نشان دهد.

1. Ipenburg
2. Roling

۲. ۲. همکاری و رقابت در مناطق شهری چندمرکزی

از دیدگاه نظری و انتزاعی، رفتار فضایی بنگاه‌ها را می‌توان با استفاده از سه منطق اصلی توضیح داد: قلمرویی، رقابتی و شبکه. هریک از این منطق‌های اقتصادی، الگوی فضایی دو راهبرد رقابت و همکاری را می‌سازند. رقابت در مناطق شهری چندمرکزی، از ترکیب منطق قلمرویی–رقابتی در اقتصاد تجمع پیروی می‌کند. در منطق قلمرویی، یک بنگاه محصولات خود را در یک فضای جغرافیایی گرانشی می‌خرد و می‌فروشد. بنابراین، فضا مانند مدل معروف لانهٔ زنبوری نواحی بازار لوش سازماندهی می‌شود، به طوری که محدودهٔ فضا، به واسطهٔ هزینه‌های حمل و نقل تعریف شده و همزمان محصولات شرکت‌های رقیب را متمایز از هم می‌کند و قوی‌ترین مانع ورود به بازار محسوب می‌شود. عملکرد اصلی شرکت تولید است و مهمترین راهبرد، کنترل نواحی بازار در پیرامون موقعیت جغرافیایی تعریف شده‌اش است. در این حالت، شهر اساسا بازتابی از صرفه‌های مقیاس یا تفکیک‌ناپذیری در عرضهٔ سرمایهٔ ثابت خصوصی و عمومی و تأمین خدمات و بهره‌وری کلی بافت اقتصادی است (بیسون[1]، ۱۹۹۲، ص. ۲۸). بنابراین، صرفه‌های تجمع به واسطه صرفه‌های مقیاس، وجود عملکردهای تخصصی را در مراکزی با عملکردهای رده بالاتر توضیح می‌دهد و ملاحظات گرانشی می‌تواند بنگاه‌های متفاوت را به سوی مرکز نواحی بازار که تراکم تقاضا بیشتر است، جذب کند. در این راستا، با توجه به رویکردهای صنعتی و اثرات مقیاس، تلاش بر حداقل کردن هرینه‌های مکانی – از موضوعات آلودگی، ترافیک و زیست‌محیطی تا مسائل اجتماعی و جرم و جنایت– است. منطق قلمرویی، شالودهٔ نظری اصلی سلسله‌مراتب مکان مرکزی کریستالر است و امروزه نیز حتی به صورت انتزاعی و ساده، برای توضیح رفتار فضایی تولید و بازارهای کشاورزی (به استثنای کشاورزی صنعتی و تولیدات کشاورزی تخصصی محصولات متنوع مانند شراب و غیره)، عملکردهای حکومتی و اداری، فعالیت‌های خدمات خصوصی و عمومی– به‌ویژه در جوامع سنتی(خرده فروشی و عمده فروشی‌ها، بهداشت و درمان و آموزش) و همچنین، جوامع مدرن (مشاوره‌های خصوصی، بانکداری و بیمه، تبلیغات) و در کل فعالیت‌هایی که مشتریان متحمل هزینه‌های حمل و نقل می‌شوند، کاربرد دارد. این

1. Beeson

مدل در توضیح رفتارهای فضایی جوامع مدرن با محدودیت‌ها و نقاط ضعف زیادی روبرو است.

۱- از آنجایی که مدل مکان مرکزی کریستالر بیش از اندازه بر نقش هزینه‌های حمل و نقل تأکید کرده، چنین مدلی نمی‌تواند به درستی مکان و بازارهای صنعتی را درک کند.

۲- این مدل روابط ورودی-خروجی، به‌ویژه پیوندهای افقی میان بنگاه‌های تخصصی، و به لحاظ فضایی، پیوندهای افقی بین مراکز تخصصی هم‌اندازه را که نقش‌های متفاوت، اما عملکردهای مکملی را ایفا می‌کنند، نادیده می‌گیرد.

۳- مدل، «مازاد هم‌افزایی» را که از شراکت میان بنگاه‌ها یا شهرهای یک شبکه همکاری ناشی می‌شود را نادیده می‌گیرد.

تحت این شرایط، فرض بر این است که پارادایم جدیدی از سازمان فضایی باید درنظرگرفت. در منطق دوم یا منطق رقابتی، بازار یک شرکت محدود به قلمرو مکانی خود نیست؛ زیرا هزینه‌های حمل و نقل نقش وابسته‌ای را بازی نمی‌کند؛ شرکت می‌تواند تولیدات خود را در هرجایی بفروشد و سعی می‌کند تا بیشترین سهم را از بازار جهانی تحت سلطهٔ خود درآورد. رقابت‌پذیری توسط شرکت‌های مختلف به طور متفاوتی بدست می‌آید و به عنصر حیاتی در عرصهٔ اقتصادی تبدیل می‌شود. بازاریابی عملکرد حیاتی شرکت شده و بازار هر واحد تولیدی هم به قدرت اقتصادی نسبی‌اش و هم به تقاضای مشتریان برای «تنوع» محدود می‌شود. تجارت دو طرفه، یا مبادلهٔ جغرافیایی تولیدات مشابه در دو جهت، به قاعده و قانون بدل می‌شود.

در قالب این منطق، از طرف دیگر، تجمع از عرضه، بیش از ملاحظات تقاضا ناشی می‌شود: تجمع بنگاه‌های متعلق به بخش‌های مشابه (صرفه‌های بخش) یا مجموعه صنعتی مشابه(کنترل تأمین‌کنندگان اصلی، زنجیرهٔ تخصص‌گرایی محلی) امکان دستیابی به سطح بالاتر کارایی ایستا و پویا را فراهم می‌کند، مناطق تخصصی پیشرفته و «محیط نوآور» را افزایش می‌دهد، بنگاه-های یکپارچهٔ افقی و عمودی را می‌سازد (مفهوم قدیمی صرفه‌های مکانی). بنابراین، پدیدهٔ معروف بخش‌های صنعتی که توسط برخی بخش‌ها یا زنجیره‌ها و به‌عنوان نتیجهٔ وجود روابط

قلمرویی میان مراکزی که بر پایهٔ روابط مکمل برتر در تولید و بازاریابی بنا شده‌اند، در درون این منطق قرار می‌گیرد.

در مقابل، همکاری در مناطق شهری چندمرکزی، از منطق شبکه پیروی می‌کند. این نظریه این ایده را مطرح می‌کند که عملکردها می‌توانند نه تنها با توجه به همجواری فیزیکی به شهرهای دیگر «انتقال یابند»، بلکه می‌توانند از طریق روابط و جریان‌های اساسا افقی و غیرافقی با شهرهای دیگر هم اندازه نیز که حتی در فواصل دورتری نسبت به یکدیگر قرار دارند، نیز روی دهد (کاماگنی[1]، ۱۹۹۳؛ کاپلو[2]، ۲۰۰۰؛ کاماگنی و کاپلو، ۲۰۰٤؛ بویکس[3] و ترولن[4]، ۲۰۰۷). در حالی که منطق سازمانی بنیادی مدل مکان مرکزی یک منطقه قلمرویی با تأکید بر کنترل جاذبه‌ای بر روی نواحی بازار است، در مدل شبکه منطق متفاوتی حاکم است که با رقابت و همکاری در فواصل دورتر و فارغ از موانع فاصله‌ای ارتباط دارد. در حالی که نظریه سنتی کریستالر، نیروهای اصلی شکل‌دهندهٔ سازمان فضایی عملکردها و شهرها، هزینه-های حمل و نقل و صرفه‌های مقیاس بودند، در منطقهٔ شبکهٔ شهر نوع دیگری از صرفه‌ها پیش آمد. صرفه‌های یکپارچگی عمودی و تقسیم نیروی کار (شبکه‌های مکمل) و صرفه‌های بیرونی شبکه‌ای مشابه آنچه از کالاهای باشگاهی (شبکه‌های سینرژی) شکل می‌گیرد. این دو منبع از مزایای شهری که می‌توانند اصطلاحا «صرفه‌های شبکه شهری» نامیده شوند، در اغلب مطالعات اخیر مورد شناسایی قرار گرفتند (هال و پین، ۲۰۰٦، ص. ۱۸٦؛ بویکس و ترولن، ۲۰۰۷، ص. ٥٦۰). این صرفه‌ها بر محدودیت‌های رویکرد جغرافیایی که تنها بر نزدیکی شهرها برای کارایی شهرهای کوچک با توجه به اندازه یا عملکردهای عاریتی تاکید داشت، فائق می‌آید و ادعا می‌کند که اندازه تنها مؤلفهٔ تعیین‌کنندهٔ بهره‌وری و صرفه‌های تجمع نیست. یکپارچگی در شبکهٔ شهری کامل با توافقات همکارانه در فواصل دور، به علاوه وجود عملکردهای رده بالا، می‌تواند بهره‌وری شهری را برخلاف اندازهٔ شهری محدود افزایش دهد. این مفهوم، به توضیح چرایی افزایش رشد شهرهای میانی در سال‌های اخیر و آینده کمک

1. Camagni
2. Capello
3. Boix
4. Trullen

کند. در واقع، اندازهٔ شهری محدود، تعادل محیطی، کارایی سیستم جابجایی و امکان حفظ حس هویت را برای شهروندان تسهیل می‌کند که کارایی اقتصادی بزرگتری از طریق دسترسی آسان به شهرهای همسایه و تعامل با آن‌ها یا با شهرهایی با فواصل دورتر، اما بهم وابسته از طریق همکاری شبکه‌ای حاصل می‌کند.

به نظر می‌رسد ورود به شبکه‌های گستردهٔ منطقه‌ای بیشترین اهمیت را برای بازیگران عمومی در مناطق شهری چندمرکزی داشته باشد، به طوری که برای مواجه شدن با بسیاری از مسایل فضایی، سطوح منطقه‌ای، مناسب‌تر از سطوح محلی است. این باور رو به رشد وجود دارد که مناطق شهری چندمرکزی نسبت به شهرهای تنهایی که درحال مواجهه با چالش‌های جهانی شدن می‌باشند، مزایای بیشتری را نصیب خود می‌کنند. در این رابطه، اسکات بیان می‌کند که «شهرهای تنها با منطقی کوته‌فکرانه، نسبت به این شبکه‌های منطقه‌ای- با مجموعه سرمایه‌های بیشتر و محدوده فضایی بزرگتر- برای پاسخگویی به تقاضای شرکت‌ها و خانوارها در جامعهٔ شبکه‌ای پسا فوردیستی، واحد سازمان اجتماعی نامناسب‌تر یا ناموفق‌تری هستند» (اسکات، ۱۹۹۸، ص.۲). با شبکه‌سازی، شهرهای تنها اصطلاحا می‌توانند صرفه‌های تجمع را در یک مقیاس منطقه‌ای خلق کنند، بدون اینکه با هزینه‌های تجمع کلان‌شهرهای بزرگ روبرو شوند. عموما، هزینه‌هایی نظیر ازدحام، آلودگی، هزینهٔ بالای زمین و فضای اداری، جرم و تمرکز فقر، در مناطق شهری چندمرکزی نسبت به کلان‌شهرهای تک‌مرکزی کمتر به چشم می‌خورد (اپینبرگ و لامبرتز، ۲۰۰۱، ص. ۱۹۶).

تحقیقات اندکی هستند که مکانیسم‌های تولید صرفه‌های شبکه را مورد بررسی قرار داده باشند (ژنگ[1]، ۲۰۰۷، ص.۵۵۹). اما به طور کلی می‌توان حداقل چهار نوع مزیت را برای صرفه‌های بیرونی شبکه برشمرد (بویکس، ۲۰۰۳، ص. ۸۳) صرفه‌های مقیاس ناشی از تقاضا یا اثرات اندازه[2] در یک فضای همبسته اقتصادی (میرز، ۲۰۰۵، ص. ۷۷۳؛ ۲۰۰۷، ص. ۵۹؛ جانسون[3] و کوئیگلی[4]، ۲۰۰۴، ص. ۱۷۲)، اثرات دانش و نوآوری که بر اساس نوع، پراکنش،

1. Zheng
2. Mass Effect
3. Johansson
4. Quigley

تعداد و شدت پیوندها می‌توان تغییر کند (ترولن و بویکس، ۲۰۰۱، ص. ٤۳) هزینهٔ تعامل که به هزینه‌های حمل و نقل، هزینه‌های ارتباطات و عدم اطمینان باز می‌گردد (اسکات[1]، ۱۹۸۸، ص. ۱۲۱)، مزایای سازمانی (کاماگنی، ۲۰۰٦، ص. ۱۱۷).

گروهی دیگر نیز فرضیاتی را درباره ساختارهای چندمرکزی، یکپارچگی فضایی- عملکردی و رقابت‌پذیری در مقابل مناطق تک‌مرکزی بیان می‌کنند (لمبوی، ۱۹۹۸، ص. ٤٦۱؛ کلارک[2] و کویپرز-لیند[3]، ۱۹۹٤، ص. ٤۷۱). یکپارچگی شهرهای جدا از هم می‌توانند، با اشتراک مؤثر سرمایه‌ها، تجمع بزرگتر یا صرفه‌های جانبی بیشتری را برای بازرگانی در درون منطقه ایجاد کند. در این وضعیت هریک از شهرها می‌توانند از مزایای بدست آمده از بازار کاری بزرگتر، تسهیلات مهمی مانند بندر یا فرودگاه (پرایموس، ۱۹۹٤، ص. ٥۱٥) یا خدمات تخصصی چون آموزش عالی یا مؤسسات تحقیق و توسعه بهره‌مند شوند. همکاری و مشارکت بین شهرهای نزدیک، می‌تواند موجب نوآوری‌های اقتصادی و رشد بیشتر باشد. این شاخه از مباحث، به پتانسیل خلاقیت و نوآوری‌های منطقه‌ای که به اندازه و تنوع منطقه مربوط می‌شوند، اشاره می‌کنند (آلبرشت[4]، ۱۹۹۸، ص. ٤۲۰؛ باتن، ۱۹۹٥، ص. ۳۲۳). بنابراین، مجاورت فضایی و تعاملات، هزینه‌های انتقال و تبادلات را کاهش و توسعهٔ شبکه‌های بازرگانی را گسترش می‌دهد که این امر منجر به پیوندهای تجاری شرکتی و تسهیل معاملات دانش و مهارت می‌شود (باتن، ۱۹۹٥، ص. ۳۱۹؛ لمبوی، ۱۹۹۸، ص. ٤٥۸). یکپارچگی به شهرها اجازه می‌دهد تا مکمل‌ها یا هم‌افزایی بین مکان‌های مختلف را توسعه دهند و از آن بهره‌برداری کنند. مکمل بودن عملکردی مشخصه‌ای است که می‌تواند برای شناسایی وجود یک منطقهٔ شهری عملکردی شناسایی شود (آلبرشت، ۱۹۹۸، ص. ٤۱٦؛ وانهاوربکه[5]، ۱۹۹۸، ص. ٤۲۸). با تشویق تعامل بین شهرهای همسایه، استدلال می‌شود که هر شهر تخصص‌ها را در مناطق، توسعه خواهد داد که یک مزیت رقابتی محسوب می‌شود. در نتیجه، بازسازماندهی فعالیت‌ها در داخل منطقه، شرکت‌های شخصی را رها می‌کند و منطقه را به عنوان یک کل در

---

1. Scott
2. Clark
3. Kuijpers- Linde
4. Albrechts
5. Vanhaverbeke

یک موقعیت رقابتی قوی‌تر قرار می‌دهد. ایـن موضـوع، از مباحـث پـورتر[1](١٩٩٠، ص. ١١٦) درباره ارزش خوشه‌های منطقه‌ای فعالیت‌های اقتصادی وابسته پیروی می‌کند.

در این راستا، مباحث مختلفی دربارهٔ ارتباط یکپارچگی (فضایی و عملکردی) و اثـرات آن بر روی رقابت‌پذیری اقتصادی وجود دارد. یکپارچگی می‌تواند مجموعه از شهرهای کوچـک-تر را به یک هویت بزرگتر بدل کند.بنابراین، می‌توانـد بـا شـهرهای بزرگتـر بـرای درآمـدهای بالاتر، رشد بالای بخش‌ها در خدمات بازرگانی و مالی رقابت کند (دیلمـان و فـالودی، ١٩٩٨، ص. ٣٢٢).

در حالی که برخی از صاحب‌نظران معتقدنـد همکـاری و هـم‌افزایـی از پایـه‌هـای نظـری مطلوب‌تری برخوردار است، اما رقابت بین شهرهای یک منطقهٔ شهری چندمرکزی را رهیـافتی اجرایی‌تـر مـی‌داننـد (لمبرتز،کلوسـترمن، ون دروف[2]، رولینـگ و کـاپوئن[3]٢٠٠٦، ص. ١٤٠). مصداق این انگاشت را می‌توان در نمونه‌های کلاسیک مناطق شـهری چنـدمرکزی- رانشـتات، راین-روهر و فلمیش دیاموند- مشاهده کرد.

به عنوان مثال، در گزارش آمایش راهبرد فضایی ملی هلند بر جنبه‌های همکارانهٔ شبکه‌های شهری در رانشتات تأکید شده است. آن‌ها پیش‌بینی کردند که از طریق این همکاری در شبکه-های شهری، ساختار فضـایی- عملکـردی منطقـه پـس از زمـان انـدکی تغییـر خواهـد کـرد: «همکاری باید قدرت رقابتی همه شهرها را در شبکه ارتقا دهد و وجود یک محیط بین المللی جذاب و بسیار متنـوع از عملکردهـای شـهری را تضـمین کنـد». شـهرها و مراکـز در شـبکه همدیگر را کامل و متقابلا یک دیگر را تقویت می‌کنند، در نتیجه آن‌ها بـا یکـدیگر مـی‌تواننـد بیش از ظرفیت انفرادی خود، عملکردها و فرصت‌های بیشتری را ارائه کنند. دولـت از شـهرها انتظار دارد تا وظایف را برای امکان تخصصی شدن و مکمل بودن، هماهنگ کنند. ایـن سـند، شش شبکهٔ شهری را با اهمیت ملی و بین‌المللـی بـه لحـاظ انـدازه، پویـایی و جایگاهشـان و بنابراین، شرایطشان برای سرمایه‌گذاری بیشـتر دولـت مرکـزی مشـخص مـی‌کنـد کـه میـزان

1. Porter
2. Van der Werff
3. Roling & Kapoen

اهمیتشان با این وجود به توانایی بازیگران شبکهٔ شهری برای تنظیم برنامه‌های فضایی و طرح-ها با رایزنی متقابل و کنار گذاشتن رقابت(جمع-صفر) وابسته است (میرز، ۲۰۰۷، ص. ۸۷).

با این وجود، یافته‌های پلی‌نت[1] برای منطقهٔ رانشتات از هر دو دیدگاه پشتیبانی کرد. تحلیل الگوهای سفر به کار و شبکه‌های اداری شرکت‌های خدمات تجاری نشان داد که سهم سفرها همچنان به سطح شهری یا منطقهٔ اصلی اقتصادی محدود است (رف، لمبرتز، کاپوئن[2] و کلاسترمن، ۲۰۰۵ به نقل از لمبرتز، ۲۰۰۹، ص. ۱۷٤) و بخش بزرگی از بازار خدمات بازرگانی بین شهرهای اصلی رانشتات تقسیم شده است (لمبرتز و رولینگ[3]، ۲۰۰۵، ص. ۱۱۳). به عبارتی اگرچه پتانسیل‌هایی برای همکاری میان شهرها وجود دارد، اما عملا رقابت میان شهرها و کلان‌شهری شدن هریک از آن‌ها را به سمت بالا سوق داده است.

مطالعهٔ تجربی مونتر و ولگمن[4](۲۰۱٤) بر روی منطقهٔ چندمرکزی راین-روهر نیز نشان می‌دهد شرکت‌های خدمات پیشرفتهٔ تولیدی دو شهر دوسلدورف و کلن بیش از ۹۷ درصد پیوندهای جهانی کل منطقه را به خودشان اختصاص می‌دهند و تنها ۳ درصد آن به شهرهای دیگر مربوط می‌شود. دوسلدورف و کلن به‌عنوان دروازه‌های دنیای جهانی شده برای کل منطقهٔ کلان‌شهری راین-روهر عمل می‌کنند. بنابراین، در چنین منطقهٔ چندمرکزی نیز می‌توان شاهد سلسله‌مراتب عملکردی بود که به رقابت دروازه‌ای (تیلور[5]، ۲۰۱۰، ص. ۱٤۹) شهرهای منطقه اشاره می‌کند. در حالی که در دهه‌های اخیر، «منطقه‌گرایی» به عنوان پدیده‌ای شهری به سرعت در حال شکل‌گیری است و با تمرکززدایی فعالیت‌های تجاری به خارج از شهرهای مرکزی و ظهور همزمان ساختارهای چندمرکزی بین شهری همراه است، اثر اندکی بر اقتصاد دانشی در منطقهٔ کلان‌شهری راین-روهر گذاشته است.

یافته‌های آن‌ها مشخص می‌کند که کلان‌شهری شدن به شدت در مناطق کلان‌شهری چندمرکزی به وجود می‌آید؛ زیرا برای دستیابی به کیفیات مکانی یک کلان‌شهر به آستانهٔ

1. Polynet
2. Kapoen
3. Roling
4. Münter & Volgmann
5. Taylor

کارآمد اقتصادی[1] ضروری و لازم است و چنین کیفیاتی را نمی‌توان در درون یک منطقهٔ کلان-شهری مکررا و به وفور ایجاد کرد (میرز، هوگربراج[2] و هالندر[3]، ۲۰۱۲، ص. ۱٤٥–۱٤۹). بنابراین، تنها تعداد کمی از شهرها و مناطق در درون این شهرها یا مناطق کلان‌شهری چندمرکزی می‌توانند به عنوان «کانال ارتباطی جهانی» برای کل منطقه، نقش ایفا کنند که برای جذب سرمایه‌ها، نیروی کار ماهر و تخصصی و غیره با یکدیگر به شدت رقابت می‌کنند.

بنابراین مونتر و ولگمن(۲۰۱٤) با میرز هوگربراج و هالندر (۲۰۱۲) هم‌عقیده‌اند که مناطق باید برای موفقیت در رقابت جهانی بر اساس تقسیم کار در درون ساختار فضایی چندمرکزی سنتی، «کلان‌شهری شدن» خود را گسترش دهند. مناطق کلانشهری چندمرکزی نه تنها باید کیفیات مکانی خود را بهبود دهند، بلکه باید هزینه‌های تجمع خود مانند آلودگی هوا، ترافیک و ازدحام را نیز نسبت به مناطق کلان‌شهری تک‌مرکزی کاهش دهند. به عنوان مثال، نرخ اجاره در منطقهٔ کلانشهری راین–روهر نسبتا پایین و بسیاری از مکان‌های مسکونی به فضاهای باز گسترده دسترسی مستقیم دارند (ریچر[4] و همکاران، ۲۰۱۱، ص. ۲۱۸).

در اسناد برنامه‌ریزی بلژیک– در طرح ساختار فضایی منطقه فلاندرز، فلمیش دیاموند را به‌عنوان «شبکهٔ شهری رقابتی بین‌المللی» معرفی می‌کند (آلبرشت، ۱۹۹۸؛ ۲۰۰۱؛ فن میترن[5]، پورتویس[6]، درودر[7] و ویتلاکس[8]، ۲۰۱٥، ص.۱٤). این اسناد پیشنهاد می‌کنند که شبکه‌های شهری–«هویت‌های مکمل و منسجم» هستند– که جایگزین سلسله‌مراتب سنتی می‌شوند. «اهمیت یک شهر دیگر به وسیلهٔ اندازهٔ جمعیت شهر و حوزهٔ نفوذ بلافصلش تعریف نشده، بلکه به وسیلهٔ موقعیت شهر در اروپا یا شبکهٔ جهانی شهرها تعیین می‌شود. این شبکه‌های شهری در برنامه‌ریزی هلند، نیز برای اولین بار در گزارش پنجم پیرامون برنامه‌ریزی فضایی معرفی شده‌اند (میرز، ۲۰۰۷، ص.۷). مطابق با این سند، قدرت شبکه‌های شهری این است که

1. Critical mass
2. Hoogerbrugge
3. Hollander
4. Reicher
5. Van Meeteren
6. Poorthuis
7. Derudder
8. Witlox

«شهرها در شبکه‌ها یکدیگر را تکرار نمی‌کنند، بلکه از فرصت‌ها برای تکمیل یکدیگر و هماهنگی در یک تقسیم کار مشخص بهره می‌برند.

با این وجود، یافته‌های فن میترن، بوسائو[1]، درودر و ویتلوکس(۲۰۱٦) بر روی سفرهای آونگی منطقه نشان از سلسله‌مراتب و موقعیت برتر بروسل در بازار کار بلژیک دارد. به طوری که ۵۳ درصد از افراد از شهرهای دیگر برای کار به بروسل سفر می‌کنند. به عبارتی نزدیک به ۵۳ درصد از مشاغل در تجمع شهری بروسل قرار دارد، اما این ارتباط متقابل و دوطرفه نیست. به طوری که تنها ۷,۳ درصد از جمعیت شهری بروسل به نقاط دیگر برای کار سفر می‌کنند.

آن‌ها عنوان می‌کنند، بلژیک یک دولت شهر گسترده (بروکسل) نیست که رشد خود را به شهرهای رده دوم نزدیک سرریز کرده باشد. سیاست‌ها در فلاندر و والونیا، بروسل را به جای مرکز، یک مرز جغرافیایی تلقی می‌کند. بنابراین، بروسل قادر نیست ضرورتا سیاست‌ها را برای رشد خود وضع کند. مردم بلژیک به خانه‌های خود و اجتماعات خود دلبستگی دارند، در حالی که مهاجرت به بروسل، گزینهٔ منطقی‌تری است. در نتیجه، هر پیش‌بینی از نحوهٔ انسجام در سطح بلژیک به شکست منجر می‌شود. از این رو، آن‌ها بر «کلان‌شهری شدن» به عنوان پتانسیل شکل‌دهنده به رژیم اقتصادی–تجمع تأکید می‌کنند.

از منطقهٔ کلان‌شهری مثلث زاکسن[2] برای اولین بار در طرح توسعهٔ ایالت ساکسون در سال ۱۹۹٤ یاد شد. در این زمان، لقب «شهر–منطقهٔ اروپایی مثلث زاکسن» به آن داده شد. هدف وزارت مسئول برای توسعهٔ فضایی در سطح فدرال این بود که جایگاه سه منطقهٔ بزرگ زاکسن(کمنیتس، تسویکاو، درسدن و لایپزیک) را به عنوان نقاط ارتباطی در شبکهٔ زیرساخت اروپا قرار دهد. انتظار می‌رفت تا با افزایش روابط عملکردی بین چهار شهر، رقابت‌پذیری زاکسن در اروپا افزایش یابد (وزارت محیط زیست و کشاورزی[3]، ۱۹۹٤، ص.۹ به نقل از اگرمن[4]، ۲۰۰۹، ص.۲۷۷).

1. Boussauw
2. The metropolitan region Saxon Triangle
3. SMUL
4. Egermann

با وجود معرفی مثلث زاکسن در طرح توسعهٔ دولت فدرال و شراکت پیشنهاد شدهٔ شهرها، واکنش مهمی در سطح محلی رخ نداد. هیچ اقدام جدی برای ایجاد شراکت بین چهار شهر صورت نگرفت. در سال ۲۰۰۱، پس از هفت سال همکاری بین شهرها آغاز شد، اما همچنان مثلث زاکسن به عنوان یک مفهوم برنامه‌ریزی باقی ماند. در سال ۲۰۰۲، چهار شهر اصلی یک گروه همکاری تشکیل دادند که به عضویت دولت فدرال زاکسن– آنهالت پیوست. علیرغم همهٔ تلاش‌ها و جلسات مداوم در طول این سال‌ها، همکاری‌ها همچنان اهمیت سیاسی اندکی برای هریک از شهرها دارد. فواصل فیزیکی بین شهرها، پتانسیل زیادی را برای تناقض و تضاد بین آن‌ها به وجود می‌آورد و از رفتارهای رقابتی آن‌ها با یکدیگر پشتیبانی می‌کند و در نتیجه احتمال توافق را اگر نه غیرممکن، ولی کاهش می‌دهد (اگرمن، ۲۰۰۹، ص. ۲۷۸).

علاوه بر این، برخی از محققان معتقدند فرایند حومه‌گرایی–که می‌توان نمونهٔ آن را در مناطق شهری چندمرکزی دید– تنها نتیجهٔ مکان نامساعد یا «دست نامرئی» نیروهای بازار نیست، بلکه یک پدیدهٔ سیاسی است. بنابراین، فرایند حومه‌گرایی می‌تواند به تصمیمات، منابع و بازیگران مربوط شود. به طوری که حومه‌ها فاقد منابع لازم هستند و نسبت به دفاع از منافع خود، موقعیت نامطلوبی دارند. در نتیجه، تصمیمات سیاسی در اغلب موارد مخالف منافع آن‌هاست (کوهن[1]، برنت[2] و کلینی[3]، ۲۰۱٦، ص.۱۳). همین موضوع دربارهٔ مناطق شهری چندمرکزی نیز صدق می‌کند. به طوری که رقابت بین شهرها نه به خاطر موضوعات اقتصادی که گاها به دلایل سیاسی است؛ زیرا شهرها و نمایندگان آن از این بیم دارند که موقعیت، قدرت و نفوذ خود را در تصمیمات سیاسی ایالتی، ملی و حتی بین‌المللی از دست بدهند.

از نمونه‌های دیگر می‌توان به منطقهٔ تریسیتی[4] در لهستان اشاره کرد که از سه شهر اصلی گدانسک[5] (حدود ٤٦۰۰۰۰ نفر)، گدنیا[6] (حدود ۲۵۰۰۰۰) و سوپوت[7] (حدود ۳۸۰۰۰ نفر) و نواحی پیرامونی آن‌ها تشکیل شده است. این سه شهر در نزدیکی یکدیگر قرار گرفته‌اند. به

1. Kuhn
2. Bernt
3. Colini
4. Tri-City
5. Gdańsk
6. Gdynia
7. Sopot

طوری که فاصلهٔ بین شهرهای گدانسک و گدنیا، ۲۲ کیلومتر بوده و شهر سوپوت در میان آن-ها قرار دارد. این منطقه بزرگترین مرکز علمی و دانشگاهی و فرهنگی لهستان به شمار می‌آید. گدانسک اگرچه شهر پیشرو است، گدنیا با پروفایلی چمعیتی و اقتصادی مشابه رقیبی قدرتمند و جدی برای آن به حساب می‌آید. شهر گدنیا در طول سال‌های جنگ داخلی به عنوان رقیب گدانسک ساخته شد. «شهر آزاد دانسیگ» یک دولتشهر آلمانی نیمه خود مختار بود در بین سال‌های ۱۹۲۰ تا ۱۹۳۹ بود. به دلیل عدم توافقات بر سر استفاده مشترک از بندر گدانسک، دولت لهستان آن زمان تصمیم گرفت تا بندر خود را در یک روستای گردشگری گدنیا بسازد. گدنیا به سرعت رشد کرد و جمعیت آن از حدود ٦۰۰۰ نفر به ۲۵۰۰۰۰ نفر رسید. در نتیجه، نمادی قدرتمند از لهستان «تحدید حیات شده» است (میرز، هوگربراج و هالندر، ۲۰۱٤، صص. ٤۸-٤۷).

این منطقه به لحاظ نیروی کار، استفاده از تسهیلات و خدمات و روابط تجاری از یکپارچگی عملکردی نسبتا قدرتمندی بهره می‌برد. تعدادی از شرکت‌ها و افراد در حال حاضر به طور «منطقه‌ای» عمل می‌کنند. این شرکت‌ها، منطقهٔ تریسیتی را به‌عنوان یک هویت عملکردی منطقه‌ای تا سه شهر متفاوت می‌بینند. با این وجود، به دلایل تاریخی، این منطقه نتوانسته هویت فرهنگی یکپارچه‌ای را نشان دهد. اگرچه گدانسک، اغلب ساکنان آلمانی خود را از دست داده، همچنان شهر گدنیا به عنوان یک شهر لهستانی شناخته می‌شود و در انتخابات شهرداری‌ها خود را نشان می‌دهد (میرز، هوگربراج و هالندر، ۲۰۱٤، ص. ٤۹).

به لحاظ نهادی، به دلیل نبود خواست سیاسی برای پیوند نیروها، منطقه‌ها همچنان ضعیف است. پس از اصلاحات لهستان در سال ۱۹۸۹، فرایند تمرکززدایی شروع شد و به دولت‌های محلی قدرت‌های زیادی اعطا کرد. امروزه، شهرداری‌ها حاضر نیستند تا برخی از قدرت خود را در اختیار سطوح بالاتر حکومتی بدهند. در مقایسه با حکومت‌های محلی، حکومت منطقه-ای نسبتا ضعیفند؛ زیرا آن‌ها ابزارهای مالی برای تأثیر بر توسعه ندارند. بنابراین، با توجه به این موقعیت، زمانبر بودن تحقق مزایای همکاری و هماهنگی برای سیاست‌مداران قابل درک است. به عنوان مثال، با وجود نقش‌های مکملی که برای گدنیا و گدانسک وجود داشت، هیچ همکاری بین مقامات بندری دو شهر صورت نگرفته است. همین موضوع دربارهٔ فرودگاه‌های

دو شهر نیز صدق می‌کند. به طوری که گدنیا فرودگاه خود را برای رقابت با شهر گدنسک گسترش داد. همچنین، مسئولین در سال ۲۰۱۱ تصمیم گرفتند تا انجمن منطقهٔ کلان‌شهری گدنسک را تأسیس کنند. نکتهٔ شگفت آور این است که برخلاف طرح توسعهٔ حکومت منطقه-ای، شهر گدنیا به عنوان بخشی از این منطقه کلان‌شهری نادیده گرفته شده است. بدین ترتیب، گدنیا برای مقابله، انجمن منطقه کلان‌شهری خود و نواحی اطرافش را بنیان گذاشته است (میرز، هوگربراج و هالندر، ۲۰۱٤، صص.۵۰-٤۹).

مرور بر رویکردهای همکارانه در مناطق شهری چندمرکزی نشان می‌دهد، تکیه بیش از اندازه بر همکاری، نمی‌تواند مانع از نادیده گرفتن رقابت‌های تاریخی و ریشه‌دار شهرها در این مناطق باشد. علاوه بر این، نمی‌توان بدون در نظر گرفتن یکپارچگی‌های عملکردی، فرهنگی و نهادی انتظار داشت که مزایای حاصل از همکاری کاملا محقق شود. بنابراین، همکاری‌ها نیاز به شیوه‌های واقع‌بینانه‌تر دارد. در این راستا، تکیه بر مزایای همکاری‌ها، بدون مطالعات تجربی که اثربخشی آن‌ها را تأیید کند، ابهامات زیادی را در سیاست‌گذاری‌ها به وجود می‌آورد. بر این اساس، برقراری منافع و عایدی هریک از شهرها در همکاری‌ها کار چندان ساده‌ای نیست.

۲. ۳. منطق هم‌رقابتی در مناطق شهری چندمرکزی به عنوان رهیافت میانی

هریک از منطق‌های قلمرویی، رقابتی و شبکه‌ای را نباید مستقیما به عنوان الگوهای رفتاری تاریخی در نظرگرفت. در موارد زیادی آن‌ها همواره به طور همزمان وجود دارند؛ زیرا آن‌ها به طور خاص، ویژگی‌های بخش اقتصادی متفاوتی را به کار می‌گیرند (بخش‌های اصلی، دوم و سوم یا بخش‌های اطلاعاتی). با این وجود، برای درک و توضیح بهتر، از آن‌ها به عنوان سه منطق اصلی استفاده شده است. بر اساس منطق قلمرویی، اشتراک بازار به رقابت کمک می‌کند. بنابراین، از آنجا که مناطق شهری چندمرکزی در واقع از یک بازار نسبتا مشترک برخوردارند، رقابت در بین آن‌ها تشدید می‌شود. از طرفی دیگر ساختار فضایی آن به شهرها اجازه می‌دهد تا به مانند یک خوشهٔ صنعتی و در قالب منطق رقابتی با یکپارچگی فضایی و عملکردی/ یا عمودی و افقی، محیطی رقابتی‌تر را برای شرکت‌ها فراهم کنند. از طرف دیگر می‌توانند با همکاری با یکدیگر در قالب منطق شبکه، عملکردهای خود را علاوه بر تمرکز بر صنعت به

خدمات مولد و دانشی در مقیاسی بزرگتـر ارتقـا دهنـد و شـبکه‌ای رقـابتی را تشـکیل دهنـد. بنابراین، می‌توان همزمان رد پای رقابت و همکاری را در سیاست‌های فضایی این مناطق دنبال کرد. مسئلهٔ اصلی توازن بین دو نیروی متضاد و بهـره‌گیـری از مزایـای هریـک بـرای ارتقـای رقابت‌پذیری و بهبود کیفیت زندگی است. در این راستا، می‌تـوان از راهبردهـای متنـوع هـم-رقابتی استفاده کرد (اُلف برگ[1] و بیونر[2]، ٢٠١٤، ص. ٢٦٢). این اصطلاح واژه‌ای شـناخته‌شـده در ادبیات شبکه‌های تجاری و بازاریابی است (پاسـکوئینلی، ٢٠١٣، ص.٢). رقابـت همکارانـه استفادهٔ همزمان از همکاری و رقابت (بنگتسون[3] و کاک[4]، ٢٠٠٠، ص. ٤١١) به منظور دستیابی بهتر به نتایج شخصی و جمعی (زاکن[5]، ٢٠٠٩، صص. ٤٧-٤٥) یا کسب مزیـت رقـابتی اسـت (پارک[6]، سریواستاوا[7] و گنیاولی[8]، ٢٠١٤، ص. ٨٩٦). در رفتار رقابتی، شخص، یا بنگاه یا نهـاد، به دنبال حداکثر کردن سود شخصی است. در حالی که در رفتار همکارانه، بـر اسـاس منطقـی متفاوت، عمل جمعی سعی در دستیابی به اهداف مشـترک دارنـد (وانـگ[9]، ٢٠٠٨، ص. ١٦١-١٥٩). این رفتارها به طور گسترده‌ای در ادبیات مخالف یکدیگرند و بنابراین، مفهـوم رقابـت-همکارانه دارای ماهیتی پـارادوکس گونـه اسـت (تیدسـتورم[10]، ٢٠١٤، ص. ٢٦١). مـدیران بـه وابستگی متقابل و نیاز به پیوندهای دوسویه در جستجوی منافع مشترک اذعان دارنـد (فیـال[11]، گرد[12] و ونگ[13]، ٢٠١٢، ص. ١٣). در نتیجه، بیش از پیش، راهبردهـای خـود را بـا رفتارهـای همکارانه و رقابتی انطباق می‌دهند و آن را در مفهوم رقابت-همکارانه خلاصـه مـی‌کننـد (لـو، ٢٠٠٧، ص. ٢٤). در سال‌های اخیر، مطالعات تجربی زیادی، شواهدی را دال بـر اثـرات مثبـت

1. Olf Burger
2. Bjöner
3. Bengtsson
4. Kock
5. Czakon
6. Park
7. Srivastava
8. Gnyawli
9. Wang
10. Tidström
11. Fyall
12. Garrod
13. Wang

رقابت همکارانه ارائه می‌کنند: افزایش اندازهٔ بازار، خلق بازارهای جدید، افزایش کارایی بهره-برداری از منابع و بهبود موقعیت رقابتی (ریتالا[1]، گولنام[2] و وگمن[3]، ۲۰۱٤، صص. ۲٤۰–۲۳۸).

به همین ترتیب می‌توان با بازشناسی شهرها به عنوان بازیگران جمعی که با یکدیگر رقابت می‌کنند و راهبرد توسعه‌ای خود را گسترش می‌دهند (کاماگنی، ۲۰۰٦، ص. ۱۰۳)، این اصطلاح را برای شهرها و مناطق نیز به کار گرفت. از مطالعات انجام شده در سال‌های اخیر می‌توان به مطالعه پاسکوئینلی (۲۰۱۳) بر روی برندسازی در مقیاس بین قلمرویی و گوئس[4]، دی جانگ[5] و میرز(۲۰۱٦) بر روی برندسازی در مناطق شهری چندمرکزی اشاره کرد.



شکل ۲- مقایسهٔ تطبیقی منطق رقابت، همکاری و هم‌رقابتی در سیستم‌های شهری

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹٦

مطابق با مطالعه برنگستون و رضاالله (۲۰۱٦) در مروری سیستماتیک بر مفهوم همکاری رقابتی، دو مکتب فکری را می‌توان از یکدیگر تمایز دادند، مکتب فکری بازیگر مبنا و مکتب فکری فعالیت مبنا. مرور این دو خط فکری می‌تواند در درک روابط بین شهری در مناطق شهری چندمرکزی کارگشا باشد.

1. Ritala
2. Golnam
3. Wegmann
4. Goess
5. De Jong

۳. یافته‌های نظری و بحث

۳. ۱. مکتب فکری بازیگرمبنا

مکتب فکری بازیگر مبنا، همکاری رقابتی را در مفهومی گسترده تعریف می‌کند، یک موقعیت و زمینه که همکاری و رقابت میان بازیگران را از هم تفکیک می‌کند (برانـدنبرگر[1] و نالبف[2]، ۱۹۹٦، ص. ۱۹). مفهوم اصلی بنیادین در این مکتب «شبکهٔ ارزش» است؛ یعنی نقشه‌-ای شماتیک که طراحی می‌شود تا بازیگران مختلف – شهرها، نهادهای دولتی، شرکت‌ها، شهروندان – و وابستگی بین آن‌ها را نشان دهد (آفواح[3]، ۲۰۰۰، صص. ۳۹۱-۳۸۹). این بازیگران برای پختن کیکی بزرگتر با یکدیگر همکاری می‌کنند و سپس برای بدست آوردن بیشترین سهم از کیک با یکدیگر به رقابت می‌پردازند (واپولا[4]، توساوینن[5] و گابریلسن[6]، ۲۰۰۸، ص. ۱۲). به عنوان مثال، شهرهای یک منطقهٔ چندمرکزی برای بدست آوردن منابع مالی بیشتر و گرفتن قدرت سیاسی کل منطقه از دولت با یکدیگر همکاری و همزمان بر سر سهم خود از آن باهم ستیز می‌کنند یا در مواردی پیچیده‌تر، شهرهای منطقه با همکاری یکدیگر هزینه و مجوز احداث یک بیمارستان دولتی مجهز یا استادیوم ورزشی پیشرفته را بدست می‌آورند، اما همزمان بر سر احداث آن در کدام یک از شهرها به رقابتی سرسختانه می‌پردازند. بنابراین، یک شهر در شبکه با برخی از بازیگران همکاری کرده و با برخی دیگر از بازیگران شبکه به رقابت می‌پردازد. بنابراین، اغلب از این مکتب فکری در تحلیل چگونگی تعامل بین بازیگران و انتخاب‌هایی که توسط آن‌ها صورت می‌گیرد و اینکه چطور تأثیر متقابل بین همکاری و رقابت منجر به نتایج مختلف می‌شود، استفاده می‌شود (پاتاک[7]، وو[8] و جانستون[9]، ۲۰۱٤، ص.۲۵۵؛ استامبولیس[10]، ۲۰۰۷، ص. ٤۳). بازیگران شامل چهار گروه عمده

1. Brandenburger
2. Nalebuff
3. Afuah
4. Vapola
5. Tossavanen
6. Gabrielsson
7. Pathak
8. Wu
9. ohnston
10. Stamboulis

می‌شوند: مشتریان، تأمین‌کننـدگان، رقبـا و مکمـل‌هـا (نـالبف و برانـدنبرگر، ۱۹۹۷، ص. ۳۰). (شکل ۲) (براندنبرگر و نالبف، ۱۹۹٦، ص. ۷۵).



شکل ۳- بازیگران اصلی شهرها در مکتب فکری بازیگرمبنا

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹٦

به زبان برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، شهرها می‌توانند رقیب یکدیگر باشند، اگر موقعیـت سیاسی یا اقتصادی شهر دیگر را در منطقه تضـعیف کننـد. در مقابـل، زمـانی مکمـل یکـدیگر هستند که شهروندانشان بتوانند از خدمات و تسهیلات متنوع و مکمل هریک از شهرها استفاده کنند. در این حالت می‌توانند به جذابیت اقتصادی شهرهای خود نزد شهروندان، گردشـگران و نیروی کار ماهر بیفزایند. همچنین، دو شهر مکمل یکدیگر محسوب می‌شـوند اگـر بتواننـد بـا وجود هم قابلیت خود را برای جذب منابع مالی و سرمایه‌گذاری‌های بیشتر بالا برند. از سـوی دیگر، اگر این موقعیت را برای دستیابی به منابع کاهش دهند می‌توان آن‌ها را رقیب یکدیگر به شمار آورد (شکل ۲). انتقادی که بر این مدل وارد می‌شود، انتزاعی بودن آن اسـت. بـه همـین دلیل نمی‌تواند نشان دهد چطور روابط هم‌رقابتی موفق در عمل با بازیگران دیگر صورت می-

گیرد، چطور با مخاطرات و تنش‌های بین بازیگران باید روبرو شد و چطور می‌توان به طور موفق پیوند بین شرکت‌ها را ایجاد کرد یا از بین برد.

۳. ۲. مکتب فکری فعالیت مبنا

برای مواجه شدن با محدودیت‌های بالا، برخی از محققان، مکتب فکری فعالیت مبنا را پیشنهاد داده‌اند (بنگتسون و کاک، ۲۰۰۰، صص. ٤۱۷-٤۱٦؛ بنگتسن، اریکسن[1] و وینسنت[2]، ۲۰۱۰، ص. ۱۹۷؛ رضاالله، بنگتسن[3] و کاک، ۲۰۱٤، ص. ۱۹۰؛ فرنانـدز، لی روی و گنیاولی، ۲۰۱٤، صص. ۲۲۳-۲۲۲). که بر روابط هم‌رقابتی به جای محتوای شبکه تمرکز می‌کند. این مکتب فکری بیان می‌کند که شرکت‌ها همزمان در برخی از فعالیت‌ها با یکدیگر همکاری می-کنند، در حالی که در برخی موارد دیگر با یکدیگر به رقابت می‌پردازند. به طور خلاصه، بازیگر اصلی به صورت تک به تک و مستقیم و همزمان تعاملات همکارانه و رقابتی را با بازیگران دیگر انجام می‌دهد (گنیاولی[4] و پارک[5]، ۲۰۱۱، ص. ٦٥۱). همکاری با یک شهر و رقابت با شهر دیگر، یا همکاری در یک دورهٔ زمانی و رقابت در دورهٔ دیگر را نمی‌توان به عنوان روابط هم‌رقابتی در این مکتب برشمرد (لو[6]، ۲۰۰۷، ص. ۳۳).

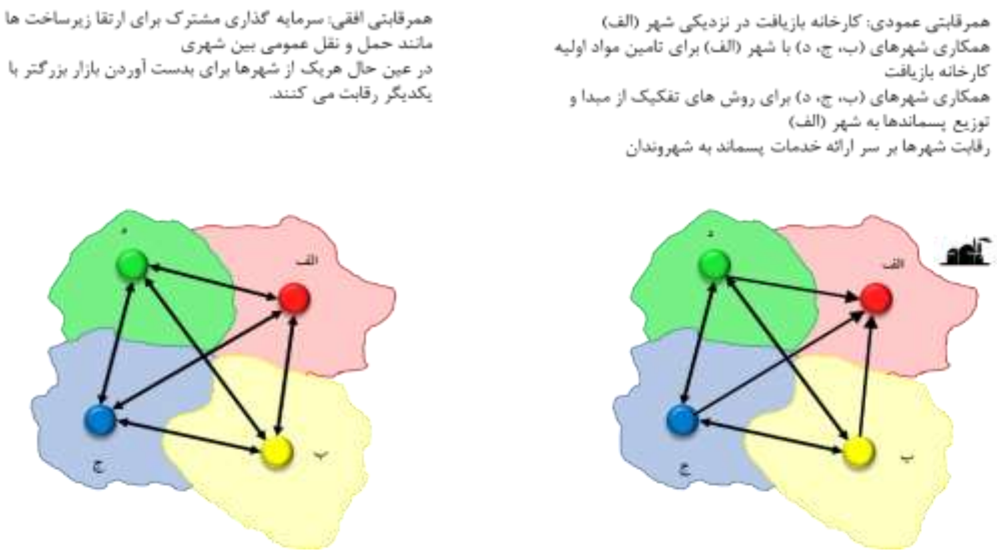
تعاملات هم‌رقابتی مستقیم، اغلب در سطح دوبخشی شکل می‌گیرد و شامل روابط افقی و عمودی می‌شود. هم‌رقابتی افقی، زمانی است که رقبا در برخی از فعالیت‌ها همکاری می‌کنند، در حالی که در فعالیت‌های دیگر با هم به رقابت می‌پردازند. به عنوان مثال، دو شهر گردشگری ممکن است به کمک یکدیگر بر روی ویدئوهایی تبلیغاتی سرمایه‌گذاری کنند، در حالی که همچنان سعی دارند امکانات و خدمات بهتری را در زمینهٔ گردشگری ارائه دهند. همچنین، می‌توانند از برند مشترکی برای بازاریابی استفاده کنند به طوری که بخشی از هویت کل منطقه را نمایش دهد در حالی که همچنان به رقابت با یکدیگر ادامه می‌دهند. همچنین،

1. Eriksson
2. Wincent
3. Bengtsson
4. Gnyawali
5. Park
6. Luo

ممکن است نهادهای عمومی چند شهر از شرکت‌های دانش‌بنیان خود بخواهند تا به راه حلـی ارزان‌تر برای ذخیرهٔ گازهای متان از زباله‌ها برسند (شکل ۳).

هم‌رقابتی عمودی زمانی است که دو شهر سعی دارند با راه‌اندازی تولیـدات و خدماتشـان در بازار اصلی یکدیگر باهم رقابت کنند. در این حالت، شهرها مکمل یکدیگر خواهند بود، به طوری که بخشی از خدمات و تسهیلات و یا منابع تولیدی شـهر دیگـر را ارائـه مـی‌دهـد. بـه عنوان مثال، ممکن است در یک منطقهٔ شهری چندمرکزی، یک شهر همسایه بـا تأسـیس یـک کارخانه بازیافت، به مدیریت پسماند زباله‌های شهرهای دیگر کمک کند. همچنـین، شـهرهای دیگر می‌توانند به عنوان تأمین‌کنندهٔ مـواد اولیـهٔ کارخانـهٔ بازیافـت، بـا همکـاری یکـدیگر در تفکیک زباله‌ها از مبدا و یا حمل آن‌ها با یکـدیگر همکـاری کننـد. در ایـن حالـت، کارخانـهٔ بازیافت نیز می‌تواند با مزایای ناشی از صرفه‌های مقیاس در تولید، هزینه‌های خـود را کـاهش دهد (شکل ۳). در زمینهٔ گردشگری، به واسطهٔ موقعیت گرهگاهی (به عنوان مثال بهره‌مندی از فرودگاه) بخشی از فعالیت‌های مربوط بـه آژانـس‌هـای مسـافرتی و مـدیریت و برنامـه‌ریـزی تورهای گردشگری را به شهرهای همجوار به عهده بگیرد. در واقع این شهر همرقابتی پنهان با شهرهای پیرامونی دارد.

بدین ترتیب، آن‌ها می‌توانند بـه دو روش ارزش‌آفرینـی کننـد: نخسـت بازارهـای خـود را گسترش دهند و دوم با کمک یکدیگر بازارهای جدیدی ایجاد کنند. به عبارت دیگر، شهرها با به اشتراک گذاشتن منابع مکمل خود اندازهٔ بازارهای خود را افزایش داده و سپس هزینـه‌هـای خود را به واسطه افزایش اندازه کاهش می‌دهند.



شکل ٤- نمونه‌ای از انواع هم‌رقابتی در مناطق شهری در مکتب فکری فعالیت مبنا

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹٦

٤. نتیجه‌گیری

تغییرات جغرافیای اقتصاد سرمایه‌داری سبب شد تا مقیاس منطقه‌ای با ظهور مناطق شهری چندمرکزی نسبت به سطوح فضایی دیگر، اهمیتی دوچندان یابد. برخی از صاحب‌نظران معتقدند این مناطق که متشکل از چند شهر کوچک و متوسط همسایه با هویت‌های اداری و سیاسی متفاوت می‌شوند قادرند با همکاری یکدیگر و تبدیل شدن به هویت عملکردی، فرهنگی و نهادی یکپارچه در مقابل شهر-منطقه‌های تک‌مرکزی بزرگتر قد علم کنند. مرور بر رویکردهای همکارانه در مناطق شهری چندمرکزی نشان می‌دهد، تکیهٔ بیش از اندازه بر همکاری، نمی‌تواند مانع از نادیده گرفتن رقابت‌های تاریخی و ریشه‌دار شهرها در این مناطق باشد. علاوه بر این، نمی‌توان بدون در نظر گرفتن یکپارچگی‌های عملکردی، فرهنگی و نهادی انتظار داشت که مزایای حاصل از همکاری کاملا محقق شود. بنابراین، همکاری‌ها نیاز به شیوه‌های واقع‌بینانه‌تر دارد. در این راستا، تکیه بر مزایای همکاری‌ها، بدون مطالعات تجربی

که اثربخشی آن‌ها را تأیید کند، ابهامات زیادی را در سیاست‌گذاری‌ها به وجود می‌آورد. بر این اساس، برقراری منافع و عایدی هریک از شهرها در همکاری‌ها کار چندان ساده‌ای نیست.

در مقابل، گروهی دیگر، با پذیرش حدی از یکپارچگی، عنوان می‌کنند رقابت و تمرکز شهرها بر موقعیت رقابتی خودشان، می‌تواند تنوع عملکردی، فرهنگی و اقتصادی منطقه را افزایش دهد، اما رقابت میان شهرها، دوباره‌کاری‌ها را افزایش خواهد داد و می‌توانند منابع مشترک را به خطر بیندازد و مزایای همکاری را نابود کند. همچنین، بر اساس مدل چمپین (۲۰۰۱) پذیرش رویکرد رقابتی مناطق مختلف را به سوی گام دوم خواهد برد و از مفهوم چندمرکزیتی و از مزایای آن دور خواهد کرد. در مقابل، حرکت به سوی همکاری و یکپارچگی مناطق را به سوی چندمرکزیتی بیشتر می‌برد. با این همه در حالی که گروه اول، از پشتیبان نظری محکم‌تری برخوردارند، گروه دوم رویکرد اجرایی‌تر هستند. بر این اساس، مقالهٔ حاضر سعی داشت تا با معرفی رویکردی دیگر به تلفیق مزایای هریک از رویکردها بپردازد. در این راستا، پژوهش حاضر با بهره‌گیری از ادبیات شبکه‌های بازرگانی و بازاریابی، رویکرد هم‌رقابتی را به عنوان راه سوم در سیاست‌ها و برنامه‌ریزی مناطق شهری چندمرکزی پیشنهاد می‌دهد. هم‌رقابتی می‌تواند به دو صورت در مناطق شهری چندمرکزی رخ دهد. هم-رقابتی افقی و هم‌رقابتی عمودی. در هم‌رقابتی افقی شهرها در یک عملکرد خاص یا در یک پروژه اجرایی مشترک با یکدیگر همکاری می‌کنند، در حالی که در بخش دیگر با یکدیگر به رقابت می‌پردازند. به عنوان مثال، همکاری برای بدست آوردن منابع مالی دولتی بیشتر برای منطقه و رقابت بر سر سهم بیشتر در کل. هم‌رقابتی عمودی در یک منطقهٔ شهری چندمرکزی بدین معناست که شهری در منطقه به عنوان تأمین‌کنندهٔ بخشی از منابع شهر دیگر در یک فعالیت خاص عمل کند، در حالی که همچنان در جغرافیای تقاضای یکدیگر به رقابت خود ادامه می‌دهند. به عنوان مثال، در زمینهٔ بهداشتی و درمانی، یک بیمارستان و یک انستیتو سرطان‌شناسی در دو شهر یک منطقهٔ چندمرکزی وجود دارند. آنگاه، بیمارستان و انستیتوی تخصصی می‌توانند برای جذب پزشکان و کارکنان بهتر با یکدیگر به رقابت بپردازند، در حالی که انستیتو سرطان‌شناسی می‌تواند در راه‌اندازی یک بخش تخصصی با بیمارستان همکاری کند.

مناطق شهری چندمرکزی محصول یک فرایند تاریخی است که در اثر هم‌پوشانی لایـه‌هـای مختلف فضایی منافع متضادی را بین بازیگران متعدد به وجود آورده است. بـه طـوری کـه در برخی از موارد سطوح حکومت محلی، منطقه‌ای، ملی و گاها بین‌المللـی درگیـر مـی‌شـوند. از این رو راهبردهای متنوع هم‌رقابتی می‌تواند گزینه‌ای اجرایـی باشـد کـه پشـتوانه‌هـای نظـری همکاری را نیز با خود به همراه دارد، اما برای کاربست این راهبردها، دو مکتب فکری معرفـی شدند. مطالعات پاسکوئینلی (۲۰۱۳) و گوئس، دی جانگ و میرز(۲۰۱٦،) هر دو با تمرکـز بـر دیدگاه فعالیت– مبنا، هم‌رقـابتی را در برندسـازی بـین شـهری و منـاطق شـهری چنـدمرکزی گسترش دادند، اما منطق برخورد بازیگران یـا شـهرها را در هریـک از بـازی‌هـا و در شـرایط مختلف نشان نمی‌دهند. کاربست همزمان دو مکتب فکری با استفاده از نظریهٔ بازی مـی‌توانـد درک ما را از تناقضات و پیچیدگی‌های منـاطق شـهری چنـدمرکزی درکشـور در موضـوعات خاص به‌ویژه در نبود لایه‌های فرادست بلافصل مانند منطقـهٔ شـهری آمـل– بابـل– قائمشـهر– ساری در مازندران مرکزی گسترش دهد. بنابراین، پیشنهاد می‌شود، مطالعـات بعـدی بـر روی تصمیمات هریک از بازیگران و شهرها و مکانیسم‌هـای اجرایـی آن در یـک فعالیـت و مـورد خاص تمرکز کنند.

کتاب‌نامه

۱. میرجانی، ح. (۱۳۸۹). استدلال منطقی به مثابهٔ روش پژوهش. *مجلهٔ صفه*، ۲۰ (۵۰)، ۵۰-۳۵.

2. Afuah, A. (2000). How much do your co-opetitors' capabilities matter in the face of technological change? *Strategic Management Journal, 21*(3), 387–404.
3. Albrechts, L. (1998). The Flemish Diamond: Precious gem and virgin area. *European Planning Studies, 6*(4), 411-424.
4. Albrechts, L. (2001). How to proceed from image and discourse to action: as applied to the Flemish Diamond. *Urban Studies, 38*(3), 733-745.
5. Alonso, W. (1971). *The economics of urban size*. Papers of the Regional Science Association International, 26, 67–83.
6. Alonso, W. (1973). Urban zero population growth. *Daedalus, 102*(4), 191–206.
7. Anas, A., Arnott, R., & Small, K. A. (1998). Urban spatial structure. *Journal of Economic Literature, 36*(3), 1426–1464.

8. Bailey, N., & Turok, I. (2001). Central Scotland as a polycentric urban region: Useful Planning Concept or Chimera? *Urban Studies, 38*(4), 697-715.
9. Batten, D. F. (1995). Network cities: Creative urban agglomerations for the 21st century. *Urban Studies, 32*(2), 313 - 327.
10. Beeson, P. E. (1992). Agglomeration economies and productivity growth. In E. S. Mills, & J. F. McDonald (Eds.), *Sources of metropolitan growth* (pp. 19-35). New York, Center for Urban Policy Research.
11. Bengtsson, M., & Kock, S. (2000). “Coopetition” in business networks — to cooperate and compete simultaneously. *Industrial Marketing Management, 29*(5), 411–426.
12. Bengtsson, M., Eriksson, J., & Wincent, J. (2010). Co-opetition dynamics-an outline for further inquiry. Competitiveness Review: An International Business Journal, *20*(2), 194–214.
13. Berry, B., & Kim, H. M. (1993). Challenges to the monocentric model. *Geographical Analysis,* 25, 1-4.
14. Boix, R. (2003). Networks of cities and growth: Theory, network identification and measurement of the network externality, Teaching materials for the European Business Module, University of Firenze, November 2003.
15. Boix, R. (2003, October 15-17). Networks of cities and growth: Theory, network identification and measurement of the network externality. https://pdfs.semanticscholar.org/.(Accessed October 27, 2018).
16. Boix, R., & Trullén, J. (2007). Knowledge, networks of cities and growth in regional urban systems. *Papers in Regional Science, 86*(4), 551–574.
17. Brandenburger, A. M., & Nalebuff, B. J. (1996). *Co-opetition*. New York, NY: Bantam Doubleday Dell Publishing Group.
18. Burger, M. J., & Meijers, E. (2012). Form follows function? Linking morphological and functional polycentricity. *Urban Studies*, *49*(5), 1127-1149.
19. Burger, M. J., Meijers, E. J., Hoogerbrugge, M. M., & Masip Tresserra, J. (2015). Borrowed size, agglomeration shadows and cultural amenities in North-West Europe. *European Planning Studies*, *23*(6), 1090–1109.
20. Camagni, R. (2007) City networks as tool for competitiveness and sustainability. In P. J. Taylor, B. Derudder, P. Saey, & F. Witlox (Eds.), *Cities in globalization: Practices, policies and theories* (pp. 102-123). London, England: Routledge.
21. Camagni, R., & Capello, R. (2004). *The city network paradigm: Theory and empirical evidence*. In R. Capello, & P. Nijkamp (Eds.), *Urban dynamics and growth: Advances in urban economics* (pp. 495-529). Amsterdam, Netherlands: Elsevier.
22. Camagni, R., Capello, R., & Caragliu, A. (2016). Static vs. dynamic agglomeration economies: Spatial context and structural evolution behind urban growth. *Papers in Regional Science, 95*(1), 133-158.
23. Capello, R. (2000). The city network paradigm: measuring urban network externalities. *Urban Studies, 37*(11), 1925-1945.

24. Champion, A. (2001). A changing demographic regime and evolving poly centric urban regions: Consequences for the size, composition and distribution of city populations. *Urban Studies, 38(*4), 657-677.
25. Clark, W. A., & Kuijpers-Linde, M. (1994). Commuting in restructuring urban regions. *Urban Studies, 31*(3), 465 - 483.
26. Czakon, W. (2009). Power asymmetries, flexibility and the propensity to coopete: an empirical investigation of SMEs' relationships with franchisors. *International Journal of Entrepreneurship and Small Business 8*(1), 44–60
27. Dieleman, F. M., & Faludi, A. (1998). Randstad, Rhine-Ruhr and Flemish diamond as one polynucleated macro-region? *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie, 89*(3), 320-327.
28. Dieleman, F. M., & Musterd, S. (Eds.). (1992). *The Randstad: A research and policy laboratory*. Dordrecht, Germany: Springer.
29. Egermann, M. (2009). The Saxon triangle – a polycentric metropolitan region from an actor-oriented perspective. *Urban Research and Practice, 2*(3), 269-286.
30. Fernandez, A. S., Le Roy, F., & Gnyawali, D. R. (2014). Sources and management of tension in co-opetition case evidence from telecommunications satellites manufacturing in Europe. *Industrial Marketing Management, 43*(2), 222–235.
31. Finka, M., & Kluvánková, T. (2015). Managing complexity of urban systems: A polycentric approach. *Land Use Policy, 42*, 602-608.
32. Fyall, A., Garrod, B., & Wang, Y. (2012). Destination collaboration: A critical review of theoretical approaches to a multi-dimensional phenomenon. *Journal of Destination Marketing and Management, 1*(1-2), 10-26.
33. Gnyawali, D. R., & Park, B. J. (2011). Co-opetition between giants: Collaboration with competitors for technological innovation. *Research Policy, 40*(5), 650–663.
34. Goess, S., De Jong, M., & Meijers, E. (2016). City branding in polycentric urban regions: identification, profiling and transformation in the Randstad and Rhine-Ruhr. *European Planning Studies*, *24*(11), 2036-2056.
35. Hall, P., & Pain, K. (2006). *The polycentric metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*. London, England: Earthscan.
36. Hohenberg, P. M., & Lees, L. H. (1995). *The making of urban Europe, 1000–1994*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
37. Ipenburg, D., & Lambregts, B. (2001). *Polynuclear urban regions in North West Europe: A survey of key actor views*. Amsterdam, the Netherlands: IOS Press.
38. Johansson, B., & Quigley, J. M. (2003). Agglomeration and networks in spatial economies. *Papers in Regional Science*, *83*(1), 165–176.
39. Kloosterman, R. C., & Lambregts, B. (2001). Clustering of economic activities in polycentric urban regions: the case of the Randstad. *Urban studies, 38*(4), 717-732.

40.Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: Towards a research agenda. *Urban Studies, 38*(4), 623-633.
41.Kluvánková T., & Finka, M., Jilkova, J. (2011). Polycentrism: Institutional innovation in regional management? *Ekonomicky Casopis, 59*(10), 1050-1066.
42.Kühn, M., Bernt, M., & Colini, L. (2016). Power, politics and peripheralization: Two Eastern German cities. *European Urban and Regional Studies, 24*(3), 258 - 273.
43.Lambooy, J. (1998). Polynucleation and economic. European Planning Studies, 6, 457–466.
44.Lambregts, B. W. (2009). *The polycentric metropolis unpacked: Concepts, trends and policy in the Randstad Holland*. Amsterdam, Netherlands: Amsterdam institute for Metropolitan and International Development Studies.
45.Lambregts, B., & Roling, R. (2005). *Synthesis report on the Dutch Spatial Vision Study No. 1.* Workshop on Polycentric Territorial Development in NWE. Amsterdam, Netherlands: AMIDSt.
46.Lambregts, B., Kloosterman, R. C., van der Werff, M., Roling, R. W., Kapoen, L. L. (2006). Randstad Holland: Multiple faces of a polycentric role model. In P. Hall & K. Pain (Eds.), *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe* (pp. 137–145). London: Earthscan.
47.Luo, Y. (2007). From foreign investors to strategic insiders: Shifting parameters, prescriptions and paradigms for MNCs in China. *Journal of World Business, 42*(1), 14–34.
48.Meijers, E. (2005). Polycentric urban regions and the quest for synergy: is a network of cities more than the sum of the parts? *Urban Studies, 42*(4), 765-781.
49.Meijers, E. (2007). *Synergy in polycentric urban regions: complementarity, organising capacity and critical mass*. Amsterdam, Netherlands: IOS Press.
50.Meijers, E. J., & Burger, M. J. (2015). Stretching the concept of ‘borrowed size’. *Urban Studies, 54*(1), 269-291.
51.Meijers, E., & Romein, A. (2003). Realizing potential: building regional organizing capacity in polycentric urban regions. *European Urban and Regional Studies, 10*(2), 173-186.
52.Meijers, E., Hoogerbrugge, M., & Hollande, K. (2014). Twin cities in the process of metropolisation. *Urban Research and Practice, 7*(1), 35-55.
53.Meijers, E., Hoogerbrugge, M., & Hollander, K. (2012). *A strategic knowledge and research agenda on polycentric metropolitan areas*. The Hague, Netherlands: European Metropolitan Network Institute.
54.MEZ (Ministerie van Economische Zaken). (2004). *Pieken in de Delta; Gebiedsgerichte Economische Perspectieven* (Peaks in the Delta; Regional economic perspectives). The Hague, Netherlands: MEZ.
55.Münter, A., & Volgmann, K. (2014). *The Metropolization and Regionalization of the Knowledge Economy in the Multi-Core Rhine-Ruhr Metropolitan Region*. European Planning Studies, 22(12), 2542-2560.

56. MVROM (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer). (2004). Nota Ruimt (National spatial strategy). Den Haag, Netherlands: MVROM.
57. MVROM. (2004). *Nota Ruimte* (*National spatial strategy*). Den Haag: MVROM.
58. Nalebuff, B. J., & Brandenburger, A. M. (1997). Co-opetition: Competitive and cooperative business strategies for the digital economy. *Strategy and Leadership, 25*(6), 28–33.
59. Olof Berg, P., & Björner, E. (Eds.). (2014). *Branding Chinese Mega-cities: Policies, practices and positioning*. Cheltenhamn, England: Edward Elgar.
60. Park, B. J., Srivastava, M. K., & Gnyawali, D. R. (2014). Impact of coopetition in the alliance portfolio and coopetition experience on firm innovation. *Technology Analysis and Strategic Management, 26*(8), 893–907.
61. Parr, J. (2004). The polycentric urban region: A closer inspection. *Regional Studies, 38*(3), 231-240.
62. Parr, J. B. (2002). Agglomeration economies: Ambiguities and confusions. *Environment and Planning A, Economy and Space, 34*, 717–731.
63. Pasquinelli, C. (2013). Competition, cooperation and co-opetition: Unfolding the process of inter-territorial branding. *Urban Research and Practice, 6*(1), 1–18.
64. Pathak, S. D., Wu, Z., & Johnston, D. (2014). Toward a structural view of co-opetition in supply networks. *Journal of Operations Management, 32*(5), 254–267.
65. Phelps, N., Fallon, R., & Williams, C. (2001). Small firms, borrowed size and the urban-rural shift. *Regional Studies, 35*, 613–624
66. Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. New York, NY: Free Press.
67. Priemus, H. (1994). Planning the Randstad: Between economic growth and sustainability. *Urban Studies, 31*(3), 509-534.
68. Priemus, H. (1998). The Randstad and the Central Netherlands Urban Ring: Planners waver between two concepts. *European Planning Studies, 6*(4), 443–456.
69. Raza-Ullah, T., Bengtsson, M., & Kock, S. (2014). The coopetition paradox and tension in coopetition at multiple levels. *Industrial Marketing Management, 43*(2), 189–198.
70. Reicher, C., Kunzmann, K. R., Polívka, J., Roost, F., Utku, Y., & Wegener, M. (2011). *Zukunftswege und besondere Potenziale der Raumentwicklung*: Die Ruhrbanität, [Paths to the future and special potential in spatial development: The Ruhrbanity], In C. Reicher, K. R. Kunzmann, J. Polívka, F. Roost, & M. Wegener (Eds.). Schichten einer Region. Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebietes (pp. 217–233). Berlin, Germany: Jovis.

71. Ritala, P., Golnam, A., & Wegmann, A. (2014). Coopetition-based business models: The case of Amazon.com. *Industrial Marketing Management, 43*(2), 236-249.
72. Scott, A. J. (1988). *Metropolis: From the division of labour to urban form*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
73. SMUL. (1994). *Landesentwicklungsplan Sachsen* [State development plan for Saxony]. Dresden, Germany: Druckhaus Dresden Gmb H.
74. Stamboulis, Y. A. (2007). Towards a systems approach to innovation systems and policy. *International Journal of Technology and Globalisation, 3*(1), 42–55.
75. Taylor, P. J. (2014). Competition and cooperation between cities in globalization. In P. Ni, & Z. Qiongjie (Eds.), *urban competitiveness and innovation* (pp. 139-156). Cheltenham, England: Edward Elgar.
76. Tidstrom, A. (2014). Managing tensions in coopetition. *Industrial Marketing Management*, *43*(2), 261–271.
77. Trullén, J., & Boix, R. (2001). Economia della conoscenza e reti cittadine [Knowledge economy and city networks]. *Sviluppo Locale, 8(*18), 41-60.
78. Van der Werff, M., Lambregts, B., Kapoen, L., & Kloosterman, R. C. (2005). *POLYNET Action 1.1 – Commuting and the Defi nition of Functional Urban Regions: The Randstad*. London, England: Institute of Community Studies/The Young Foundation and Polynet Partners.
79. Van Meeteren, M., Boussauw, K., & Derudder, B. (2016). Flemish Diamond or ABC-Axis? The spatial structure of the Belgian metropolitan area. *European Planning Studies, 24*(5), 974-995.
80. Van Meeteren, M., Poorthuis, A., Derudder, B., & Witlox, F. (2015). Pacifying Babel's Tower: A scientometric analysis of polycentricity in urban research. *Urban Studies, 53*(6), 1278–1298.
81. Vanhaverbeke, W. (1998). An economic analysis of the Flemish Diamond. *European Planning Studies, 6*(4), 425-442.
82. Vapola, T. J., Tossavainen, P., & Gabrielsson, M. (2008). The battleship strategy: The complementing role of born globals in MNC's new opportunity creation. *Journal of International Entrepreneurship, 6*(1), 1–21.
83. Wang, Y. (2008). Collaborative destination marketing: Understanding the dynamic process. *Journal of Travel Research, 47*(2), 151-166.
84. Zheng, X. P. (2007). Economies of network, urban agglomeration, and regional development: A theoretical model and empirical evidence. *Regional Studies, 41*(5), 559–569.